

「エコポイント」で自転車通勤1,000人 デンソー、1年で成果、1万人めざす

昨年1月15日配信のメルマガ「自転車DO!」No.20で、自動車部品メーカーのデンソーが06年12月18日から、自転車通勤の社員に「エコポイント」を与える新たな奨励策を導入したことをお伝えした。この制度が発足してから1年余りで、自転車通勤者が約1,000人に達し、「エコポイント」利用の自転車通勤だけで、年間24,000kgのCO2の発生を抑制できた、と3月25日付の東京新聞が報じている。

社内的には「DECOポン」（社員とその家族対象）と呼ばれているこの制度は、ごみの収集、環境家計簿の記入、エコ商品の購入などの環境配慮行動に対し、会社側がエコポイントを発行、貯まったポイントでエコ商品と交換したり、地域環境活動への寄付などに利用できるという仕組み。

そのポイント獲得メニューの中に、「エコ通勤」という項目があり、自宅から勤務地まで2km以上を徒歩または自転車で通勤すると、月に20ポイント受け取れる。ポイント利用メニューには、有機農産物生産者訪問ツアーなどへの無料参加チケット（50～200ポイント）などがあり、通勤手当という形ではないものの、新たなタイプの自転車通勤奨励策と言えよう。デンソーではCSR(企業の社会的責任)活動の一環として位置づけている。

当初は「クルマの部品メーカーが自転車の利用を奨励するのは、いかななものか」とか、妻に「事故が心配」と反対されるなど、前途が危ぶまれたが、参加者が1,000人に達し、担当者も胸をなでおろしているという。目標は1万人。



自転車だとポイントを稼ぎやすい

EC委員会「企業は見返り効果を熟知」

欧米で古くから、従業員に自転車通勤を推奨してきたことで知られる製薬会社のチバガイギー社(1996年に同じスイス・バーゼル市に本社を置くサンド社と合併、ノバルティス社として新発足)。同社は1989年に会社の駐車場を利用する権利を放棄した従業員400人に、新品の自転車を提供した。その結果、1995年には通年と季節的自転車通勤者が計2,755人(全従業員の26%)に達した。

EU委員会の報告書はこれについて、次のようにレポートしている。「チバガイギー社は、見返りとして得られるものを熟知している。駐車場を減らせる、会社周辺の道路上での交通渋滞を緩和でき、地域の人々によいイメージを形成し、従業員に対してよりよい移動手段を提供し、従業員の健康をよりよい状態に維持し、そして、病気による多くの欠勤を削減している」。

オーストリア・ブレゲンツにある繊維メーカーのWolford社ブレゲンツ工場(従業員1,300人)では、マイカー通勤からバス、自転車通勤への転換を求めて、駐輪場、シャワーなど自転車関連施設を整備。その結果、1993年から96年までの3年間で、自転車利用者が2倍になる一方、クルマの利用者は10ポイント減少したという。

デンソー 本社・愛知県刈谷市、東証一部・大阪・名古屋上場。カーエアコンの国内シェア50%強。従業員35,211人(07年9月現在)。08年3月期連結売上高(予想)3,950,000(百万円)

(国土交通政策研究所『都市交通における自転車利用のあり方に関する研究』05年11月、運輸政策研究機構『環境的に持続可能な交通(EST)に関する調査研究』07年3月＝などを参照した)

NPO自活研・3年目の宣言 「自転車自治体」との提携、一段と強化

NPO自活研は4月から、3年目の事業年度に入りました。京都議定書の第1約束期間に入り(2012年まで)、自転車の活用がますます求められる一方、全国98カ所で自転車通行空間整備のモデル事業が開始され、6月には改正道路交通法が施行されるなど、自転車をめぐる環境が大きく変化することになります。

自活研はこうした状況に的確に対応するとともに、先駆的な自治体と一体になって、自転車の市民権獲得運動を全国規模で展開していきます。そのためには、仲間を増やして、財政基盤を確立しなければなりません。会員の拡大によるしくご協力をお願いいたします。

08年から12年までが、クルマから転換した自転車を本当の意味で日本に定着させる最後のチャンスと考えています。ともに、行動しましょう。

07年度の自活研主要事業

自転車活用研究会

- <第1回> 07年6月29日(東京・港区生涯学習センター)
「ニュージーランドで最も自転車が使いやすいクライストチャーチの自転車交通戦略」
(日本能率協会総合研究所主任研究員・平石浩之氏)
- <第2回> 07年7月19日(東京・港区生涯学習センター)
「ITSと街づくり/変容する欧州の交通事情調査を踏まえて」
(トヨタ自動車IT・ITS企画部担当部長・亘理 章氏)
- <第3回> 07年9月27日(東京・品川区NDC会議室)
「東京・世田谷区の自転車走行環境(一方通行)社会実験」
(世田谷区土木事業担当部土木計画課長・青山雅夫氏)
- <第4回> 07年10月30日(東京・品川区NDC会議室)
「ヴェリブが拓く脱クルマ社会」(首都大学東京大学院准教授・鳥海基樹氏)
- <第5回> 08年2月26日(東京・品川区NDC会議室)
「盛岡市の自転車利用促進条例について」(作家、盛岡自転車会議主宰・斎藤 純氏)
- <第6回> 08年3月6日(東京・品川区NDC会議室)
「道路ルネッサンス、そして、その後のみちまちづくりと自転車」
(東京工業大学大学院教授・屋井鉄雄氏)

自活研サロン

- 07年12月4日 自活研サロン・当面の活動についての自由討議
- 08年1月29日 クリアチャンネル・ジャパンによる「スマートバイク」説明会
- 08年3月29日 東京・幡ヶ谷の自転車レーンモデル事業実走評価会

出展

- 07年11月16～18日 「サイクルモード・インターナショナル2007」
(千葉市・幕張メッセ)
- 07年12月13～15日 「エコプロダクツ2007」(東京ビッグサイト)
- 08年2月9日 「第2回社会貢献活動団体パネル展示見本市」
(東京・豊島区立産業福祉会館)



エコプロダクツ・自転車発電ライブ

ときがわプロジェクト(埼玉県ときがわ町の廃校を「自転車の駅」にしようという構想)

- 07年6月23日(見学)、07年9月8日(シンポジウム)、07年12月2日(ワークショップ)

自転車DO!カフェ (東京・日比谷)

- 07年8月23日 2代目「自転車名人」、俳優・鶴見辰吾氏を表彰

第1回総会(07年5月26日) 06年度事業報告と07年度事業計画を了承。新理事に庭野真理子、新監事に岩田浩一を選出。



2代目自転車名人表彰式

調査事業：道路実走評価、環境貢献施策研究

自転車議連 4月24日

改正道交法で論議

自転車活用推進議員連盟(谷垣禎一会長)は4月24日午後4時から総会を開き、6月に施行される改正道路交通法に関して、警察庁などに説明を求める。同時に、全国98カ所の自転車通行環境整備モデル事業についても、議論する予定。傍聴希望者は<info@ecomile.jp>までお申し込みのうえ、衆議院第1議員会館に3時45分から50分の間にお越し下さい。

首都大学東京で「自転車街づくり」

首都大学東京大学院で4月15日から、08年度都市計画特論「自転車街づくりの可能性」が始まります。自活研究会の聴講を認めていただきましたので、希望者は<info@ecomile.jp>へ事前にお申し込み下さい。日程、演題、講師は以下の通り(敬称略)。

4月22日「国土交通行政における自転車の位置づけ・国際比較」土地総合研究所理事・古倉宗治、5月13日「カー・フリー都市計画とは何か」アトリエUDI主宰・望月真一、5月20日「ヨーロッパの持続可能な交通戦略」日経グローバル主任研究員・市川嘉一、5月27日「日本での自転車利用促進のための戦略」NPO法人自活研副理事長・石田久雄、6月3日「景観形成を財源としたレンタサイクルシステムの展開」MCDecaux取締役・大山昇 場所は首都大学東京南大沢キャンパス12号館205号教室(東京都八王子市・京王相模原線南大沢駅徒歩15分)。毎回8時50分～12時。

自転車道とレーンで供用開始 / 東京都内2カ所で分離モデル事業

国土交通省と警察庁が合同で着手した全国98カ所の自転車走行環境モデル事業のうち、東京都内の2カ所で3月31日から、供用を開始した。いずれも、問題点を抱えながらのスタートとなったが、両省庁とも自転車利用者などの声を今後の施工、運用に活かしたいと言っており、自活研も実走評価を集約して提出することになっている。

JR亀戸駅前(江東区)の国道14号線(通称・京葉道路)では、両側1車線(約2m)を双方向の自転車道(約400m)として整備した。クルマの走行空間との間に柵を設けているが、これについて両省庁は「自転車の安全確保のため」と説明している。双方向通行のため、幅は1m弱になり、自転車の通行量が増えると、接触の危険性が高まるうえ、柵に車体や体が絡まるおそれもありそうだ。ただ、柵を設けたことで、違法駐車は排除されている。08年度中に1.2kmに延伸の予定。

一方、渋谷区幡ヶ谷の特例都道431号角筈和泉線(同水道道路)では、車道の左端をブルーに塗装した自転車専用通行帯(レーン、1.5m、着色部分は1m)として、1.2kmを整備。こちらはレーン上に荷捌きを含む違法駐車が多く見られ、自転車はセンターラインに近づいて走行することを余儀なくされている。

2カ所とも、スタートしたばかりで周知が徹底しないことも手伝ってか、歩道通行する自転車が目立つ。水道道路の歩道は依然、「自転車通行可」の標識がつけられたままだ。歩行者と自転車の分離が目的のモデル事業、これから取り組むべき課題も多い。



国道14号線
(JR亀戸駅前)



◀ それでも歩道を通行する自転車は多い ▶



▶ 「歩行者に注意！」はない



▶ 路上荷捌き



都道431号線
(渋谷区幡ヶ谷)



▶ 逆走と歩道通行が混在



5月に新潟市内で開かれるG8労働大臣会合の気運を高めようと4月1日、参加各国(ロシアを除く)の自転車をレンタルする「スマートクルーズ (Smart Cruise)」=写真(上)=と、同会合をPRするラッピングをほどこしたベロタクシーの発進式=同(下)=が行われた。



レンタサイクルは日、米、イタリア製が各2台、英、フランス、ドイツ、カナダ製が各1台の計10台。いずれもクロスバイクが中心で、価格は7万～13万円。市内4ホテルに配置され、料金は3時間までが1,500円で、1日2,500円。借りた場所に返却する方式。



「自転車を活用したまちづくり推進協議会(高橋正良会長)が主催、発進式には篠田昭・新潟市長も顔を見せ、各国からの留学生らが10台の自転車に乗ってデモンストレーションを行った。同協議会では「市内を訪れる人や自転車愛好者が、本格的な使用に対応できる自転車に乗って、新潟の魅力を知ってもらいたい」と話している。

「自転車40%増、安全性も高まる」 / 東京・杉並の自転車道社会実験結果

東京都と杉並区が今年1月から2月にかけて実施した自転車道の社会実験=写真=に関する調査結果がまとまった。実験はJR阿佐ヶ谷駅北側の通称・中杉通りの約350mで行われたが、専用道の設置で、自転車交通量が実験前に比べ、40%増えたという。また、アンケート調査で、周辺住民の7割以上が自転車や歩行者の安全性が高まったと回答。半面、荷捌きやゴミ収集作業に支障をきたすという苦情も。



この社会実験は道路の片側だけに双方向通行の自転車道(幅員約2m)を設けたが、それだけでもかなりの効果が出るのがわかったと言えよう。荷捌きやゴミの収集に関しては、実験時点で考慮に入られていないから、本格実施の際の課題になる。都と杉並区がこの調査結果に基づき、どのような判断を下すのか注目される。

車線削減アレルギー・名古屋版



名古屋市が広小路通の車線を片側2車線から1車線に削減して歩道を拡幅することをめざした「広小路ルネサンス構想」が頓挫する見通しとなった。これは、08年度にこのための社会実験を含む関連予算案が3月19日の名古屋市議会で大幅に減額修正されたことによる。市側の根回し不足も指摘されているが、議会側の反応をみるかぎり、「車線削減アレルギー」がなきにしもあらずだ。

ルネサンス構想は地盤沈下が目立つ同市栄地区のにぎわい再生を目的に、03年に打ち出され、06年11月、名古屋城開府400年、広小路350年の節目にあたる2010年に完成をめざす方針が表明された。構想によると、広小路通の栄 - 伏見交差点間約800mで車線を削減して、クルマの交通量を抑制するとともに、拡幅した歩道に植栽をほどこしたり、せせらぎを設けるとともに、オープンカフェを出すなどして、にぎわいを復活させようという試みだ。

これに対して、市議会側が指摘した問題点は、道路整備より、まずにぎわいづくりをどれだけCO2を減らせるか未知数 自転車が走ったら、歩行者が危険 はしご車のはしごが建物に届きにくい 消防車が歩道に乗り上げる場合、路面が強度不足 防災面で全庁的な連携が不十分 市民を巻き込んだ合意形成ができていない — というものだ(3月19日付中日新聞)。

市側は08年度に社会実験と交通量調査を実施して10年度に備えようと、1億4,000万円の予算案を提出したが、このうち、1,600万円のまちづくり推進費だけしか認められなかった。従って、社会実験は見送られることになり、構想自体が宙に浮く可能性が強まった。ロンドンやブラジル・クリチバ市を視察、構想を推進してきた松原武久市長は来春、3期目の任期が切れるため、市長選をめぐる駆け引きの結果、とみるむきもあるが、はたして、それだけか。議会側が指摘した問題点なるものは、いかにもお粗末である。

<イラスト あらき>